news

TOWN PLANNING INSTITUTE OF CANADA / INSTITUT D'URBANISME DU CANADA

Volume 2, Number 4, July - August 1957.

LETTRE DE BIENVENUE AUX DÉLÉGUÉS DE L'I.U.C.

C'est une conjoncture particulièrement significative dans l'histoire de l'urbanisme au Canada que le Congrès de l'Institut Canadien d'Urbanisme tienne cette année ses assises dans la province de Québec.

La ville de Québec, la vieille capitale, d'où sont partis les pionniers illuminés qui ont rêvé ce grand empire nord-américain, étalera avec orgueil et amour ces épaisses couches de tissu urbain qui se sont accumulées sur son site à travers trois siècles et demi de cette belle aventure canadienne, vécue par plus d'une douzaine de générations et exprimée avec tant de courage dans la pierre, la brique, le bois et le ciment.

Mais voilà juste l'instant où l'aventure reprend de plus belle avec ses espérances, ses déceptions et ses réalisations qui marqueront pour des siècles la physionomie du pays. La province de Québec bouge de nouveau sous la poussée d'une industrialisation gigantesque! Juste au nord de la vieille capitale, gardienne de trésors inoubliables, les terres arides du nord ouvrent leur flanc pour offrir en surabondance ces minerais indispensables pour satisfaire l'appétit vorace de l'industrie moderne. Même le Saint-Laurent, si majestueux dans son immuabilité, se transforme pour acceuillir des bateaux de plus en plus gros et de plus en plus nombreux venant de pays de plus en plus lointains. Les forêts et les champs font place aux usines et aux villes-champignons; les villages deviennent grandes villes du jour au lendemain; les grandes villes deviennent des monstres étendant leurs tentacules à des milles et des milles à la ronde.

Cette nouvelle aventure s'accompagne de modifications profondes dans la texture sociale, économique et physique du Québec et du pays tout entier. Il en résulte des problèmes d'urbanisme d'une complexité inconnue jusqu'ici à tous les niveaux, que ce soit paroissial, municipal, métropolitain, régional ou provincial.

Le Congrès de l'Institut Canadien d'Urbanisme prend donc cette année une importance vitale. Tous les citoyens canadiens porteront un intérêt considérable aux débats de ce groupe d'urbanistes expérimentés venant de toutes les provinces du Canada, avec l'espoir confiant que les travaux du congrès apporteront des solutions appropriées aux problèmes cruciaux de l'aménagement physique de leurs milieux de vie, condition essentielle au maintien du Canada dans la voie du progrès où il s'est engagé avec tant de succès.

La province de Québec est pleinement consciente de la valeur des travaux poursuivis par l'Institut Canadien d'Urbanisme. Elle souhaite donc la plus cordiale bienvenue à tous les délégués en leur assurant qu'ils recevront ici, dans tous les milieux, la plus entière coopération pour que leur congrès obtienne tout le succès qu'il mérite.

C.-É. Campeau, ing. p.,
Président de la Société des Urbanistes Professionnels du Québec, division provinciale de l'Institut d'Urbanisme du Canada.

LETTER OF WELCOME TO THE DELEGATES OF THE T.P.I.C.

It is a particularly significant coincidence in the history of community planning in Canada that the Convention of the Town Planning Institute of Canada should be held this year in the Province of Quebec.

The City of Quebec, the Old Capital, starting point of the daring pioneers who dreamed of this great North American Empire, will show with pride and love these heavy coats of urban tissue which have accumulated on its soil through three and a half centuries of this great Canadian adventure, through which more than a dozen generations have lived and which they have expressed with so much courage in stone, brick, wood and concrete.

But the moment has come for this adventure to start again with its hopes, its deceptions and its realizations, which will mark for centuries to come the face of the country. The Province of Quebec is again on the move under the impulse of gigantic industrialization! Immediately north of the Old Capital, the guardian of unforgettable treasures, the bare lands of the North are offering in abundance the minerals indispensable to satisfy the voracious appetite of modern industry. Even the St. Lawrence, so majestic in its unchanging character, is transforming itself to welcome ships of ever greater tonnage from the most distant lands. The forests and the fields make place for factories and mushrooming towns; villages become great cities overnight; large cities become monsters extending their tentacles for miles and miles around.

This new adventure is accompanied by profound changes in the social, economic and physical texture of Quebec and of the whole country. These entail planning problems of a complexity unknown until now at all levels, whether they be parochial, municipal, metropolitan, regional or provincial.

The Convention of the Town Planning Institute of Canada is therefore, this year, of vital importance. All Canadian citizens will take particular interest in the deliberations of this group of experienced planners coming from all Canadian provinces, with the confident hope that the work of the convention will find appropriate solutions to the crucial problems of their physical environment; these solutions are essential to maintain Canada on the road of progress on which it is now engaged with so much success.

The Province of Quebec is fully conscious of the value of the work of the Town Planning Institute of Canada. It therefore bids the most cordial welcome to all the delegates, assuring them that they will receive here, in all spheres, the most complete co-operation so that their convention will have all the success which it deserves.

C.-É. Campeau, P. Eng.,
President of the Quebec Society of Professional Town Planners, Provincial Division of the Town Planning Institute of Canada.

QUEBEC

In this issue:

THREE SPECIAL ARTICLES

Dans ce numéro:

TROIS ARTICLES SPECIAUX

TECHNIQUE DE L'URBANISATION DE MONTRÉAL

Dans de nombreuses villes du continent nord-américain, les conséquences de l'absence d'urbanisme deviennent de plus en plus évidentes. L'utilisation excessive des lots, l'encombrement de personnes et de bâtiments, la vétusté des bâtiments, le manque de facilités essentielles pour le commerce, la circulation et l'habitation étouffent les centres urbains. On constate également un mélange d'occupations, un manque d'espaces libres, l'absence de contrôle architectural, des panneaux-réclame, des enseignes, une trop grande similitude des rues droites sans fin, enfin l'installation de fils aériens au-dessus des voies publiques.

Nous retrouvons même dans certains quartiers de Montréal ces caractéristiques d'une ville non planifiée. Cependant, il faut bien se rappeler que le Service d'Urbanisme a été créé il y a à peine quinze ans alors que notre ville existe depuis plus de 300 ans. Personne ne peut s'attendre à ce que nous corrigions, en quelques années, les erreurs des siècles passés, tout en prévoyant une saine structure urbaine pour les années à venir.

Certains profanes affirment que l'urbanisme doit venir en particulier de l'architecture des édifices publics et des constructions privées. D'autres pensent que l'urbanisme doit créer avant tout des parcs, élargir des rues, planter des arbres, ou encore modifier les règlements de zonage existants.

En fait, l'urbanisme a tout simplement pour but de créer une saine structure urbaine, en vue de promouvoir l'ordre, la santé et le rendement économique des collectivités. Il vise à rendre le cadre de vie agréable et harmonieux, en considérant du même coup l'économie et l'esthétique.

La première étude qui doit solliciter l'attention de l'urbaniste chargé de dresser un projet d'aménagement ou d'extension du territoire urbain, c'est celle des voies de circulation sur rails, sur routes, sur eau et dans l'air. L'urbaniste doit s'efforcer d'assurer à la population les services de transport dont elle a besoin, de la façon la moins coûteuse et le plus efficacement possible. Au point de vue technique, le tracé des voies dans les agglomérations doit parfois être conçu suivant des principes différents de ceux dont on fait application pour le tracé des voies en rase campagne. Par exemple, en dehors des villes, l'ingénieur s'efforce de joindre, par des lignes droites, les différents points à desservir, parce qu'elles assurent une meilleure visibilité et par conséquent, la sécurité de la circulation. Dans les villes, le tracé d'une voie nouvelle ou le redressement d'une voie existante doivent être étudiés dans nombre de cas, de manière à mettre en valeur des perspectives monumentales, des sites de caractère artistique, des édifices historiques, etc. Certaines voies droites sont d'une grande beauté, mais d'autres sont d'une monotonie et d'une banalité indiscutables; d'autre part, certaines lignes courbes ou brisées sont attrayantes. Comme exemples, mentionnons les rues Dorchester, University, Sherbrooke où d'importants édifices sont en construction ou déjà érigés suivant des lignes architecturales modernes.

Il y a également les autostrades, ainsi que les grandes voies de distribution locale qui amènent la circulation du centre à la périphérie de la ville et vice-versa, pour dégager les secteurs congestionnés. À l'intérieur de Montréal, suivant un plan d'ensemble préparé déjà depuis plusieurs années, viendront se loger, pour desservir les besoins grandissants, le boulevard métropolitain et l'autostrade est-ouest, et d'autre part les artères nord-sud Cavendish, Décarie, Persillier, Pie IX, Montée Saint-Léonard, etc. Au coeur de la ville, de nouvelles rues seront ouvertes ou élargies, telles que: chemin de la Côte-des-Neiges, la rue McGregor, la rue Burnside, la rue Berri, etc. Signalons que la division du Plan Directeur, en vue d'améliorer le réseau de circulation de Montréal, vient d'établir un programme d'étude comprenant deux parties distinctes. Chacune d'elles a été divisée en chapitres séparés ayant trait aux différents éléments intervenant dans une étude fonctionnelle de la circulation. Parmi les éléments considérés, mentionnons: géographie et économie de Montréal et sa région, densité de la circulation en 1956 et prévue pour 1980; l'utilisation du sol, soit les zones résidentielles, commerciales, industrielles et culturelles, centres vitaux. Quant aux propositions de structure que la division du Plan Directeur entend suivre, notons que la ville sera divisée en secteurs distincts comprenant les unités de voisinage, unités d'affaires, unités commerciales et culturelles; les propositions de zonage étant ensuite établies, la structure des voies de circulation sera finalement déterminée.

Le zonage, un autre élément important du plan directeur, ordonne la croissance de la ville par délimitation du territoire urbain en districts où s'appliquent des restrictions uniformes. On peut définir également le zonage comme cette partie du plan d'aménagement qui a pour but de protéger le bien-être et l'économie générale et d'imposer un développement rationnel; à cette fin, il réserve des secteurs pour certains genres d'occupation du sol et impose en même temps une réglementation appropriée. On pourrait enfin dire que le zonage consiste à diviser une ville en un certain nombre de secteurs qui sont affectés à l'habitation, soit au commerce, soit à l'industrie, pour protéger la santé, la sécurité, la commodité du public et les valeurs immobilières.

Le Service d'Urbanisme a entrepris une partie de la revision des règlements de zonage et deux districts, comprenant sept quartiers, ont été zonés. Des règlements spéciaux ont été préparés pour assurer un développement fonctionnel et esthétique des lots riverains en bordure des voies principales, telles que la rue Sherbrooke, les boulevards Dorchester et Métropolitain. De plus, des règlements ont été préparés 1) pour obliger les propriétaires ou constructeurs à éliminer les escaliers extérieurs et à prévoir dans certains cas des unités de stationnement et l'espace requis pour garages ou unités de stationnement, le chargement et déchargement des marchandises et matériaux, 2) pour fixer l'alignement de construction sur les rues où le règlement de zonage n'exige pas de retrait, 3) pour améliorer l'architecture des constructions. Enfin, le Service a préparé des règlements concernant les panneaux-réclame, les lignes de construction aux intersections de deux voies, l'occupation des sous-sols, antennes de télévision et de radio, remorques d'habitation, les clôtures de terrains, les ateliers de réparation d'automobiles. Plus de 190 modifications aux règlements de zonage ont été étudiées et proposées à la Commission d'Urbanisme.

Le zonage d'un district comporte généralement les étapes suivantes: la préparation d'un plan de base à l'échelle de 1000' - 1" et d'un plan de l'utilisation du sol à date; l'étude des règlements existants, le tracé d'un plan préliminaire du zonage futur à l'échelle de 1000' - 1", la rédaction du texte en français et en anglais, les inspections du district, la préparation du plan de zonage sur toile à l'échelle de 400' - 1", un rapport à la direction, l'acceptation par les autorités municipales. Il va s'en dire que ce travail est très long et souvent même fastidieux; il requiert de nombreuses recherches et analyses, tant au point de vue technique qu'économique et légal. Ainsi, nous avions prévu que la revision

de tous les règlements de zonage de Montréal nécessiterait trois phases distinctes: 1°- établir les normes fondamentales, classifier les utilisations permises et définir les limites à observer dans chaque cas; 2°- analyser les utilisations du sol existantes et celles qu'il faut imposer dans chaque partie de la ville; 3°- enfin, préparer les plans de zonage et rédiger les règlements.

La première phase est sans nul doute la plus importante, puisqu'elle fixera les bases sur lesquelles s'appuiera la réglementation. Etant donné que les recherches concernant les normes de densité, la classification des zones de commerce selon les utilisations permises, les normes de contrôle esthétique, etc., dépassaient les cadres du Service d'Urbanisme et que nous n'avions pas le personnel requis à cette fin, ce travail a été confié au "Committee on Physical Planning of the School of Architecture" de l'Université McGill.

Rappelons que l'adoption d'un règlement de zonage a pour effet salutaire d'éliminer la présence d'industries lourdes et postes d'essence nouveaux dans les centres résidentiels; les établissements commeciaux, qui étaient construits auparavant suivant le goût des propriétaires, recherchent aujourd'hui les voies zonées pour ces fins; l'espace libre exigé autour des maisons d'habitation les rend plus belles, plus dégagées et plus saines. Enfin, signalons que les compagnies prêteuses ont accordé beaucoup plus de prêts pour la construction de projets domiciliaires d'ensemble dans certains quartiers encourageant ainsi la construction de bons immeubles aux bons endroits, grâce à une réglementation appropriée.

L'espace libre, au sens large, inclut non seulement les parcs, les places publiques mais aussi les aéroports, les cours d'eau, le terrain privé non occupé, etc. Au sens généralement utilisé, il désigne cette partie de la surface urbaine réservée au repos, aux activités physiques et sociales, c'est-à-dire surtout les parcs et les terrains de jeux.

Les espaces libres sont des éléments essentiels à l'esthétique urbaine qui, par la distribution des vides et des pleins, met les masses bien en valeur. Leur rôle est considérable; ils procurent de l'air, du soleil, du repos; ils aident au perfectionnement physique et moral de l'organisme. Les espaces libres sont d'autant plus nécessaires à ce point de vue que la campagne s'éloigne davantage du centre urbain. Notre Service a préparé un plan directeur des espaces libres pour orienter la création de nouveaux terrains de jeux, de terrains de sports, de parcs d'embellissement, d'îlots de verdure ou encore de parcs ornementaux, en tenant compte surtout de leur distribution de façon à répondre adéquatement aux besoins de chaque partie du territoire.

Quant au problème de l'habitation, un des trois éléments, avec la nourriture et le vêtement, que les sociologues tiennent pour essentiels à la vie de l'homme, il faut l'étudier à divers points de vue: d'abord le lotissement, c'est-à-dire la largeur et la profondeur optimum des lots à bâtir et des espaces libres à aménager; ensuite, les règles de construction et la rénovation des zones de taudis et la construction de maisons à loyer modique.

Dans le domaine des subdivisions, mentionnons que la division du Plan Directeur a dû, depuis un an, non seulement préparer plus de 30 projets de lotissement de grands espaces vagues à travers la ville, mais il lui a fallu également étudier plus de 200 subdivisions privées représentant des placements de capitaux immobiliers de plusieurs millions de dollars.

Ces lotissements fonctionnels des territoires encore libres et le contrôle des subdivisions assurent des voies publiques en fonction des besoins actuels de la circulation, une utilisation du sol en harmonie avec la topographie du terrain, et enfin, une valeur immobilière plus saine pour la municipalité.

Quant à la construction même, elle est contrôlée par la division des Permis qui s'assure d'une part que les standards du Code du Bâtiment et les règlements de zonage sont respectés. Dans une période d'environ 1 an, cette division a émis plus de 8,000 permis pour la construction, la réparation ou la modification de bâtiments, représentant une somme totale de près de $185,000,000. Il convient de signaler qu'une section de coordination, attachée au Cabinet du Directeur, assure une intégration indispensable entre la division des Permis et la division du Plan Directeur. Par cette mesure, il est possible pour cette dernière division de faire certaines suggestions au point de vue stationnement, occupation et esthétique. Cette opération s'avère très utile pour les constructions et aussi pour l'aménagement adéquat du territoire urbain. La section de coordination, qui a classé plus de 12,000 documents depuis environ 1 an, peut maintenant exercer un contrôle complet sur les différentes phases de l'implantation des projets d'homologation, d'expropriation ou autres, en relation avec l'émission des permis.

La division des Inspections, pour sa part, au cours de la même période de temps, a dû faire environ 50,000 inspections pour vérifier la construction, la plomberie, les occupations, les appareils de chauffage, les plaintes, etc. À cette liste, viennent s'ajouter 4,575 avis de contravention que notre Service a dû émettre, et intenter 541 actions en Cour municipale.

L'urbanisation de Montréal, faite suivant les techniques les plus modernes, rend notre ville plus belle, plus saine, plus ordonnée et plus prospère. Cette science assure une utilisation du sol plus adéquate, crée les parcs et terrains de jeux nécessaires et stabilise les zones résidentielles, commerciales et industrielles. De plus, cette science permet d'assurer à la communauté le bien-être et l'esthétique. Il n'y a donc aucun doute que le rôle du Service d'Urbanisme est vaste et profond et tout à fait indispensable. Aussi, même s'il nous fait réparer les erreurs des siècles passés tout en prévoyant l'avenir de Montréal, il nous faut également penser que notre Ville de demain, nous l'aménageons aujourd'hui même.

Roger Gagnon, premier directeur adjoint,
Service d'Urbanisme,
Ville de Montréal.

QUEBEC CITY SAVES ITS DOWNTOWN BUSINESS DISTRICT

The growing congestion of our main streets in our business districts is not a phenomenon reserved to Quebec only. There is no urban centre comparable to Quebec in size, on the northern section of America, which is not alarmed in front of the gigantic proportion of the problem ahead. Older cities are naturally the most concerned.

Among the factors which have been held responsible for such a problem in Quebec, we find some which are common to most cities of the continent and others which are particular to Quebec, the latter group contributing to make this problem extremely difficult to solve. Among the principal factors we find:

1) The topography of the city's site,
2) The historical character of the city to be preserved,
3) Its narrow and winding streets,
4) Presence of permanent obstacles like level crossings and moving bridges in the heart of the city,
5) The lack of wide boulevards for quick and easy access or exit to or from the central business section,
6) The severe weather conditions during many months,
7) The quick population increase of Metropolitan Quebec,
8) The increasing number of vehicles,
9) The steady increase of tourists in our city,
10) The lack of parking facilities,
11) The large commercial buildings and stores recently built on the site of old and poor dwellings,
12) The unwillingness of the general public to co-operate in observing the most elementary traffic regulations,
13) A poor non-synchronized traffic light system,
14) Irregularity and unsatisfactory schedule of the Public Transportation Service.

The lack of a metropolitan highway system contributes largely to the congestion in the central downtown business district. To illustrate this fact, we find in the Greber, Fiset & Bédard report, "Projet d'aménagement de Québec", the following paragraph which illustrates a unique situation:

> "We find ourselves in front of this curious fact, that from whatever direction the traffic comes, there is only a very limited choice of directions at the various entrances to the city - and unless the motorist wants to go in a sector directly served by a given highway, he will have to cross the entire urban region before reaching his destination. Thus a motorist, coming from Ste Anne de Beaupré (north) towards the residential section of upper town or towards the roads leading to the United States, will have to drive successively through industrial, commercial and residential sectors on the most congested streets. Vehicles coming from the south through the Quebec Bridge will have to move and drive slowly through long residential districts before reaching destination or the industrial centre. There is no possibility of by-passing the various centres of activities and the motorist has to use the central congested arteries."

If the visitors and commuters were the only ones to use the present highway system, the problem would be slight, but, when you consider the fact that 1200 trucks and 1375 buses are daily entering the city, you must conclude that the problem is serious and calls for immediate action.

It would be useless to try to solve traffic congestion in the downtown business district if parking facilities in the same sector were not greatly improved.

Recommendations already accepted include the following:

PARKING

a) To prohibit day-long parking on all streets (except in strictly residential zones).
b) To force back parking on secondary streets and parking lots, in order to free gradually all important streets.
c) To promote the establishment of new parking lots, and impose very high parcometer rates in the vicinity of parking lots.
d) To prohibit all parking on important streets at rush hours.
e) To eliminate long-term parking on streets.
f) To use all revenues from parcometers to purchase parking lots.

The use of parcometers with high hourly rates will never solve the parking problem, nor by any means greatly ease traffic, but in a business district, will facilitate short stops by customers and, at the same time, encourage stores to have their own parking spaces.

ONE WAY STREETS

One-way streets constitute, with parking control, one of the best and cheapest ways to facilitate traffic movement in business districts. Among the advantages of one way streets we find:

a) they increase by 1/3 the maximum capacity of traffic flow of any street,
b) they ease right or left turns,
c) they eliminate traffic conflicts at intersections with heavy traffic,
d) they ease the entrance and exit to and from parking stations,
e) synchronization of traffic signals on a given street is more effective,
f) traffic movement is increased and the incidence of accidents lowered.

All streets in the downtown business district have been made one way streets.

Markings on pavement were also recommended, to be duplicated on posts at intersections or where required to indicate either stops, speed limit and turns or any other necessary information to motorists or pedestrians.

Synchronization of traffic signals on most important arteries was also recommended.

Changes in the public bus service routes were numerous and a completely new schedule was thus made necessary.

The provincial Government (Dept. of Highways) is considering a new network of regional arteries which should greatly ease traffic in the whole metropolitan region. Projects just recommended are already on drafting tables and surveys are all completed.

J. R. Bédard, Director,
Town Planning Service,
Quebec City.

PROGRESS AND EXTENT OF PLANNING IN QUEBEC

Though it would be false to say that Town Planning in the past was a neglected factor in the Province of Quebec, yet up to the second world war, the medium and large towns and cities were the only types of municipalities that considered town planning in any of its many aspects. The village and hamlet and more so the rural municipality had usually developed as best suited its own limited needs paying in some places, a cursory nod to the elementary principles of town planning. Yet, in many localities, these very principles were unknown.

With the advent of the war, the needs of housing in connection with war industries became very acute and these were met by mushroom growths appearing almost overnight, adding in some cases a large new quarter to an existing town, indeed, in some cases, creating an entirely new town where previously only trees and fields existed. As a result, many

a municipal council suddenly found itself seeking for powers of control in order to direct this rapid expansion, and thus, town planning was born.

This expansion of building provided a wonderful opportunity to farmers, real estate agents and building contractors for selling lots or developing a whole building area or even providing the buildings themselves. The building boom was on. It soon became apparent to these developers that the haphazard parcelling out of land was often detrimental to their own very plans, and seeing in many cases, adjacent to them, the superior land subdivisions which were being laid out by the municipal authorities made them more conscious of planned and controlled development. The result of this awakening was a great benefit to all.

New problems were being created which demanded a fresh approach if only from the financial aspect. Municipal authorities were made aware that the "grid system" was not always ideal when creating an extension to a city or town. The disregard for topography with the resulting excavations and in-fillings made the construction of roads and services very expensive. When the area was laid out again in relation to the contours and town planning principles, these same authorities were quick to see the differences not only from the monetary angle but from an aesthetic point of view. Town Planning was seen as something that was beneficial. The councils soon passed to the logical conclusion that their areas at least should have a plan and for the areas outside their control, some means should be found to prevent inferior planning. Town Planning was therefore brought to the fore in the minds of many an alderman and councillor. From this was born the idea of a master plan or at least some form of control for the division and layout of land lots.

A master plan foreshadows zoning and the future use of land and these two principles of town planning have made themselves very evident to the municipal authorities by their very absence. In certain large villages or small towns until recently, the pattern of development has been slow and natural, with businesses on the main street and residences on the side streets. Suddenly came this mushroom expansion where the population increased three-fold or more; new houses, stores and warehouses sprung up haphazardly according to the whim of the person purchasing the lot. In many cases, the municipal authority became aware of the disastrous results after the damage had been done: it had still to learn one of the first principles of town planning, i.e., the question of zoning. With this realisation on the part of the municipal council, we may say that town planning was and is an accomplished fact and this is one of the most gratifying situations that we are privileged to see.

Setting aside the cases of subdivisions of land by unscrupulous or even in rare cases by dishonest persons or organisations, we may say that the subdivider of land was quickly made aware of the fact that if his land was laid out according to a logical and pleasant layout, then the probability of his plan being more easily accepted by the municipal authorities was much improved whilst his lots were more readily purchased by the public in general. The latter point is of great importance. The man in the street is no fool, he may have his defects but in general he is gifted with a lot of common sense and he is quick to see and appreciate a good layout and, his purse permitting, to make his purchase.

The above is a general synopsis of the state of mind of the public and the majority of the members of the municipal authorities throughout the province. Whilst there may be some difference of opinion about one or more phases of town planning, what should be done or what should not be done in a certain area, the governing principle remains the same: town planning is a necessary factor in the life of every municipal authority, however small it may be.

The Town Planning Bureau of the Province of Quebec takes pride in having followed very closely the trends of opinion as mentioned above and of having contributed in its own small way to the promotion and acceptance of town planning. In the first years of its existence, the advice of its officers, asked for by a member of a town council, often created bitterness among members of the same council, who if not directly hostile at least showed complete indifference to the subject.

Today the picture, with a few exceptions, has completely changed. Where indifference or hostility formerly reigned, we are now received with open arms. Plans of future areas of development are proudly shown to us, other areas under actual development are exhibited and most important, criticism is asked of the areas already completed. The picture is a pleasant one and compensates for many past failures.

One aspect that has been given the most active attention by the Provincial Bureau is the urging upon municipalities of the necessity of good construction and zoning by-laws. In 1944, when the Bureau was established, we were made sadly aware of the deplorable deficiencies - and indeed their non-existence - of zoning by-laws, and even the everyday building by-laws. To remedy this defect, our Bureau has made available two models of zoning and building by-laws, one intended for the larger municipalities - omitting, of course, the very large centres which have very complicated problems dealt with by their own planning staff - the other model was for village and smaller municipalities. The models are not too severe. We have found out that to make the by-laws too strict defeats its own purpose and is not wanted by the majority of councils and, if passed, is neglected. They are proving quite efficient and adequate for the class of municipality to which they are applicable and are also being used as a basis for other by-laws throughout the province.

One of the greatest obstacles encountered today is that of municipal boundaries in the realisation of Town Planning activities. The situation, once very prevalent, of each landowner developing his land in his own selfish way without any thought of his neighbour's property is slowly disappearing. There remains, however, the more serious case of the authority of a municipal council stopping at the municipal boundary. The case is not peculiar to our province, it exists elsewhere and was discussed by some of the speakers at the recent convention of the Federation of Mayors and Municipalities at Murray Bay, but there does not seem to be, at the present time, an entirely satisfactory way of dealing with this problem. Time will, we hope, find the solution for us as well as for our Town Planning friends in other provinces and even countries.

In conclusion, Town Planning in the Province of Quebec is on the upward trend, it is fully established in the minds of the people and the governing bodies and although there is still much to be done and many snags and pitfalls along the road, the outlook is bright and we see no reason why it should not continue so.

Burroughs Pelletier, Director,
Provincial Town Planning Bureau,
Quebec.

URBAN RENEWAL

Halifax

On August 29, Professor GORDON STEPHENSON, of the University of Toronto, presented to the Council of the City of Halifax the report of the urban renewal study which he has conducted in that city during the last year. After Toronto and Saint John, N. B., Halifax is the third Canadian city to benefit from a comprehensive report presenting the results of a systematic investigation into local renewal problems and offering solutions which include the redevelopment and rehabilitation of deteriorated areas through the financial participation of the federal, provincial and municipal governments.

Ontario Urban Renewal Conference

The Community Planning Association of Canada is sponsoring a two-day conference on Urban Renewal to be held at The Guild of All Arts, Scarborough, Ontario, on October 17 and 18, 1957. The program will include the discussion of the following topics: The Urgency of Renewal - Renewal as a Part of Planning - How Private Developers Can Meet the Challenge - A Local Renewal Program: How to Make It Work For the Larger Municipalities and the Smaller Municipalities. To obtain a detailed program and additional information regarding this important conference, contact William A. Dempsey, Regional Supervisor, Community Planning Association of Canada, 32 Isabella Street, Toronto 5, Ontario.

A Useful Leaflet

A most useful leaflet, entitled STEPS IN URBAN RENEWAL, has just been published by the Community Planning Association of Canada. It contains a clear and concise explanation of the terms and provisions of the National Housing Act which relate to various phases of the urban renewal process. It also outlines systematically, in a table, all the steps to be taken by a municipality to secure study and action on urban renewal with assistance under the N. H. A. The leaflet may be obtained from CPAC, 77 MacLaren Street, Ottawa 4.

IMPORTANT! *Do not forget . . .*

To return immediately to Burroughs Pelletier a card which he has sent to all members of the T. P. I. C. a few weeks ago. The information requested on this card is very important to those in charge of the organization of the forthcoming Annual Conference.

An Honour To Norman Pearson

Norman Pearson, Director of the Hamilton Wentworth Planning Area Board, has been awarded the President's Prize 1957 of the Town Planning Institute (U. K.) for an essay entitled "Notes on the Development of Shopping Centres in Canada".

PERSONAL NOTES

A. M. ROBERTS, senior planner in charge of the Current Operations Division of the City of Toronto Planning Board, will leave this position in September to undertake a long trip in the Far East. He expects to study local planning problems and practices in some Japanese cities. His itinerary also includes Hong Kong and Singapore.

L. GERTLER, director of the Edmonton District Planning Commission since 1952, is to join the City of Toronto Planning Board as senior planner in charge of the Current Operations Division.

R. M. ROOKWOOD is acting director of Town and Rural Planning for the Province of Alberta, replacing H. N. LASH, who has joined the City of Toronto Planning Board as senior planner in charge of the Long Range Planning Division.

W. R. REDELMEIER, formerly with Town Planning Consultants Limited, Toronto, has joined the staff of the City of Toronto Planning Board.

A. FAINTUCK, presently Area Planner for the City of Sudbury and district, will join the Department of Planning and Works of the City of Ottawa as Planning Engineer.

H. HOSSE, presently employed by the Province of Manitoba and the University of Manitoba, will join the Department of Planning and Works of the City of Ottawa as Zoning Engineer.

Miss MARION SEYMOUR, a civil engineer and a recent graduate of the University of Toronto School of Town and Regional Planning, has joined the Department of Planning and Works of the City of Ottawa as Junior Planning Engineer.

W. FURNESS, presently with the Long Range Division of the City of Toronto Planning Board, will assume new duties in September as Land Planner for the Purdue-Calumet Development Foundation.

POSITIONS AVAILABLE

CITY OF HAMILTON, ONTARIO. Director of Urban Renewal Study. Salary: commensurate with previous experience and ability. Qualifications: a graduate of a recognized university possessing a degree in one of the following: city planning, architecture, civil engineering, sociology or other related fields is preferred. Should have at least five years practical experience in planning or closely allied field and planning surveys. Duties: Applicant will be required to supervise collection, collation, analysis of field survey data, and the preparation of a report for the Urban Renewal Proposals for the city. This is an excellent opportunity for anyone desiring experience in the planning field on a temporary basis. Apply to: Director of Personnel, City Hall, Hamilton, Ontario, stating all particulars.

CITY OF HAMILTON, ONTARIO. Chief Planning Assistant. Salary: commensurate with previous experience and ability. Qualifications: a graduate of a recognized university possessing a degree in planning or other related fields is preferred. Should have at least five years practical planning experience. Duties: Applicant will be required to undertake planning surveys, prepare analyses, reports and plan proposals, and co-ordinate the machinery of subdivision and zoning control. Apply to: Director of Personnel, City Hall, Hamilton, Ontario, stating all particulars.

President, P. Alan Deacon; Vice-President, Burroughs Pelletier; Second Vice-President, Murray Zides; Secretary-Treasurer, Hugh T. Lemon, King Edward Hotel, Toronto 1, Ont.

Address correspondence concerning the Newsletter to the Editor, Gerald A. P. Carrothers, c/o Division of Town and Regional Planning, University of Toronto, Toronto 5, Ontario.